

ISSN 1123-5802

ANNO
XXXVII
N. 3

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza,
Università di Roma
**I.S.D.I.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO
DEL DIRITTO DEI TRASPORTI**

DIRITTO DEI TRASPORTI

2024




**Pacini
Giuridica**

DIRETTORE EMERITO: LEOPOLDO TULLIO, prof. emerito di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

CONSIGLIO DI DIREZIONE: ALFREDO ANTONINI, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Udine; MASSIMO DEIANA, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; MASSIMILIANO PIRAS, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; ALESSANDRO ZAMPONE, prof. ordinario di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

COMITATO SCIENTIFICO: IGNACIO ARROYO MARTÍNEZ, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad autónoma de Barcelona; MICHELE M. COMENALE PINTO, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; ENZO FOGLIANI, avvocato; MARIO FOLCHI, presidente de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial; FERNANDO MARTÍNEZ SANZ, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; GERARDO MASTRANDREA, presidente di sezione del Consiglio di Stato; ANNA MASUTTI, prof. ordinaria di Diritto aeronautico nell'Univ. di Bologna; FRANCESCO MORANDI, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; MARÍA VICTORIA PETIT LAVALL, catedrática de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; STEFANO POLLASTRELLI, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Macerata; JUAN LUIS PULIDO BEGINES, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad de Cádiz; ELISABETTA G. ROSAFIO, prof. ordinaria di Diritto della navigazione nell'Univ. di Teramo; MANUEL GUILLERMO SARMIENTO GARCÍA, director del Centro de Estudios en Derecho del Transporte de la Universidad Externado de Colombia; STEFANO ZUNARELLI, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Bologna.

COMITATO EDITORIALE: LUCA ANCIS, Univ. di Cagliari, *direttore editoriale*; GIUSEPPE REALE, Univ. del Molise; CHIARA TINCANI, Univ. Politecnica delle Marche; SIMONE VERNIZZI, Univ. di Modena e Reggio Emilia; DONATELLA BOCCHESI, Sapienza, Univ. di Roma; VALENTINA CORONA, Univ. di Cagliari; ROCCO LOBIANCO, Univ. di Udine; DANIELE CASCIANO, Univ. di Udine; FIORENZA PRADA, Univ. di Macerata; GIOVANNI PRUNEDDU, Univ. di Sassari; ANNA M. SIA, Univ. di Catanzaro; GIOVANNI MARCHIAFAVA, Univ. di Genova; ANDREA AREDDU, Univ. di Sassari; MARIA CRISTINA CARTA, Univ. di Sassari; LAURA MASALA, Univ. di Sassari; LAURA TROVÒ, Univ. di Sassari; ALESSANDRO CARDINALI, Roma; MARTINA CARRANO, Roma; ANNALISA DE GRANDI, Sassari; CRISTINA DE MARZI, Roma; ROBERTO FUSCO, Trieste; RACHELE GENOVESE, Sassari; SARA GIACOBBE, Roma; FILOMENA GUERRIERO, Roma; FRANCESCO IBBA, Sassari; MARCELLA LAMON, Sassari; FRANCESCO MANCINI, Roma; LUCREZIA DOMINA, Roma; CRISTINA POZZI, Parma; DANIELE RAGAZZONI, Roma.

Pubblicazioni e Referaggio

Pubblicazioni — La Rivista è aperta alla pubblicazione di tutti i contributi scientifici rientranti nel proprio ambito tematico di interesse, previa valutazione della sussistenza dei requisiti di adeguatezza, originalità, pertinenza.

Limiti quantitativi — Per esigenze editoriali, i contributi non possono eccedere i seguenti limiti, espressi in caratteri comprensivi del testo, delle note, del titolo, dell'*abstract* e degli spazi:

- 80.000 battute per i saggi e gli interventi;
- 17.000 battute per le note a sentenza;
- 10.000 battute per i contributi della rubrica «Fatti e misfatti»;
- 20.000 battute per i pareri;
- 30.000 battute per le cronache.

Il Consiglio di direzione si riserva la facoltà di consentire deroghe in relazione alla specificità, alla complessità e all'interesse del singolo contributo.

Esame preliminare — Lo scritto presentato alla Rivista per la pubblicazione è sottoposto all'esame preliminare di uno dei componenti del Consiglio di direzione, concernente:

- la connessione dell'argomento alla materia dei trasporti;
 - la valutazione di originalità e di adeguatezza contenutistica;
 - la corrispondenza del testo alle regole redazionali della Rivista;
- il rispetto dei limiti quantitativi.

In caso di esito positivo dell'esame preliminare, esso è ammesso al referaggio, al fine di asseverarne la dignità scientifica.

Referaggio — Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nelle rubriche «Saggi» e «Interventi» è sottoposto alla valutazione di due revisori, professori ordinari o giuristi di chiara fama esperti nella materia oggetto del medesimo, italiani o stranieri. La revisione può essere affidata anche ai componenti del Comitato scientifico. Il Consiglio di direzione può assumere la responsabilità della pubblicazione in assenza di referaggio, nel caso di scritti provenienti da autori di sicuro prestigio o di fama internazionale, dandone atto nel contesto della pubblicazione. È adottato il sistema di referaggio cosiddetto doppio cieco (*double blind peer review*): lo scritto è inviato ai revisori in forma anonima e all'autore non sono rivelati i nomi degli stessi.

Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nella rubrica «Giurisprudenza al vaglio» è sottoposto alla valutazione congiunta di un revisore avente la qualifica sopra indicata e di un componente del Consiglio di direzione. Al revisore di regola non è noto l'autore e questi non conosce il revisore (*double blind peer review* e, in casi limitati, *single blind peer review*).

Gli scritti destinati ad altre rubriche non sono sottoposti a referaggio.

I Revisori, alla pari dei componenti del Consiglio di direzione, sono vincolati a tenere segreto il loro operato.

Criteri — I criteri seguiti dai revisori sono i seguenti:

- la correttezza dell'impostazione metodologica;
- la chiarezza espositiva;
- il contributo di novità apportato allo stato di avanzamento degli studi sull'argomento; nelle note a sentenza, tale contributo è quello apportato rispetto alla motivazione della sentenza stessa, in senso critico o migliorativo.

Il referaggio risulta da apposita scheda, compilata e firmata da ciascun revisore.

Esito — L'esito del referaggio può portare alla:

- accettazione dello scritto per la pubblicazione;
- accettazione subordinata a modifiche migliorative, che sono sommariamente indicate dal revisore; lo scritto è restituito all'autore per le modifiche da apportare; l'adequatezza delle modifiche è valutata da un componente del Consiglio di direzione;
- non accettazione dello scritto per la pubblicazione.

In caso di valutazione divergente dei due revisori, la decisione circa la pubblicazione è assunta da un componente del Consiglio di direzione.

Pubblicato con il contributo della Fondazione di Sardegna

© Copyright 2024 – I.S.DI.T

Registrazione al Tribunale di Cagliari n. 2 del 8/1/1992

Iscrizione al R.O.C. n. 6269

Rivista online in open access periodicità quadrimestrale

ISSN 1123-5802

Direzione e Redazione: I.S.DI.T Istituto per lo studio del diritto dei trasporti – Via Is. Mirrionis, 8 09121 Cagliari

Produzione e distribuzione

Pacini Editore srl – Via Gherardesca 1 – 56121 Pisa Ospedaletto – tel. 050 313011

INDICE

Saggi

- ALFREDO ANTONINI, *Il sistema dei contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile: dalla tradizione storica, al codice della navigazione, all'attualità* – *The system of the contracts for the use of vessels and aircrafts: from historical tradition, to the Code of Navigation, to current practice* Pag. 429
- RACHELE GENOVESE, *La tutela del passeggero nella disciplina Euro-Italia e nella giurisprudenza della Corte di Giustizia* – *The protection of passenger rights in European Union law and the case law of the Court of Justice* » 455

Interventi

- RITA TRANQUILLI LEALI, *Il servizio di traino-rimorchio nel codice della nautica da diporto e nel decreto n. 133/2024* – *The towing service-tug in Nautical pleasure boating Code and in decree no. 133 of 2024*..... Pag. 479
- ANNA MASUTTI, *Le reti aeroportuali: una risposta alla crescente domanda di trasporto aereo* – *Airport networks: a response to the growing demand for air transport* » 489
- DONATELLA BOCCHESI, *I vettori aerei ed il sistema di finanziamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti* – *Air carriers and the financing system of the Transport Regulation Authority* » 503
- FIORENZA PRADA, *La sistematica dei contratti di utilizzazione della nave nell'ordinamento francese* – *Shipping contracts in French legal system*..... » 533
- ENZO FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità nello Standard Ground Handling Agreement (SGHA)* – *Disclaimers in the Standard Ground Handling Agreement (SGHA)*..... » 549

Fatti e misfatti

- VALENTINA CORONA, *Quando il top lascia down*..... Pag. 557

ENZO FOGLIANI, <i>Il diritto eterno all'indennizzo del regolamento (CE) 261/04</i>	Pag. 559
EMILIO E. ROMUALDI, <i>Libertà e mondo giuridico</i>	» 560
RACHELE GENOVESE, <i>Molestatore «volante»... dietrofront all'istante</i>	» 562

Giurisprudenza al vaglio

C. giust. (UE) 14 settembre 2023, C-246/22	Pag. 565
con nota di PETRA MARIJA CORBO, <i>Il trasporto su strada di container vuoti tra trasporto combinato e trasporto di cabotaggio – Road transport of empty containers between combined transport and cabotage operations</i>	» 570
C. giust. UE 20 dicembre 2023, causa T-166/21	» 579
con nota di ALESSANDRA GUANDALINI, <i>Il regime fiscale delle Autorità di sistema portuale – The tax regime of port system Authorities</i>	» 583
C. giust. UE 25 aprile 2024, causa C-204/23	» 593
C. giust. UE 16 maggio 2024, causa C-405/24	» 597
con nota di VALENTINA CORONA, <i>Le circostanze eccezionali, l'inerenza all'attività aeronautica e il concorso di cause – Extraordinary circumstances, inherence in the normal exercise of the activity of the air carrier and concurrence of causes</i>	» 600
Cass., sez. III., 20 febbraio 2024 n. 4427	» 607
con nota di ENZO FOGLIANI, <i>Prescrizione e decadenza del diritto alla compensazione per ritardo o cancellazione del volo ex Reg. (CE) 261/2004 – Extinction of the right to compensation for flight delay or cancellation ex Reg. (EC) 261/2004</i>	» 611

Cronache

DANIELE CASCIANO, IV Convegno A.I.DI.NA.T « <i>Il trasporto del futuro: nuove tecnologie, nuove esigenze operative, nuovi contratti</i> », Udine, 27-28 settembre 2024	Pag. 621
FIorenza PRADA, Convegno « <i>Innovazione e vulnerabilità: passeggeri e pedoni nel sistema dei trasporti</i> », Macerata, 11 ottobre 2024	» 643
DANIELE RAGAZZONI, Convegno « <i>I cavi sottomarini nell'attuale panorama geopolitico: il collegamento tra underwater e spazio</i> », Roma, 5 novembre 2024	» 647

ALESSANDRO ZAMPONE, « <i>Italian Maritime Law Association – 125th Anniversary</i> », Genova, 8 novembre 2024	Pag. 653
LAURA TROVÒ, « <i>L'ultima lezione accademica del prof. Alfredo Antonini</i> », Udine, 29 novembre 2024	» 657
MASSIMILIANO PIRAS, Convegno « <i>(Ri)pensare in prospettiva multidisciplinare la gestione delle risorse del Mediterraneo</i> » Cagliari, 3-4 dicembre 2024.	» 665
LAURA TROVÒ, Convegno « <i>Trasporto su gomma: digitalizzazione dei documenti e innovazione nell'assicurazione</i> », Milano, 10 dicembre 2024.....	» 669
Massimario	Pag. 673
Osservatorio legislativo	Pag. 691
Segnalazioni bibliografiche	Pag. 699
Materiali	
I nuovi limiti della Convenzione di Montreal del 1999 sulla responsabilità del vettore aereo	Pag. 719
Quotazioni DSP	Pag. 721
Collaboratori	Pag. 723

FATTI E MISFATTI

Quando il top lascia down – I principali quotidiani nazionali ed europei hanno recentemente riportato una notizia curiosa, che costituisce un ottimo spunto per fare qualche riflessione.

A una passeggera di un volo della compagnia Vueling, in partenza da Maiorca e diretto a Barcellona, nel 2019 è stato negato l'imbarco in quanto sarebbe stata (s)vestita in modo non idoneo, ossia perché indossava un *body* troppo scollato.

Accusata di maschilismo e discriminazione, la compagnia si è difesa sostenendo che la passeggera avrebbe risposto in modo aggressivo e che, quindi, il negato imbarco sarebbe stato determinato da motivi comportamentali.

L'attuale interesse per la notizia deriva dal fatto che il caso è stato portato davanti alla Agenzia nazionale per la Sicurezza Aerea (AESA) la quale ha inflitto al vettore una sanzione di 28.000 euro per violazione della normativa nazionale sulle condizioni di trasporto in aviazione civile.

Secondo FACUA – Associazione dei consumatori spagnola – la sanzione sarebbe stata irrogata per punire il maschilismo e l'atteggiamento discriminatorio del vettore.

In realtà la condanna si ricollega direttamente al regolamento (CE) n. 261/2004 dell'11 febbraio 2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato.

La Spagna, infatti, come previsto dall'art. 16 del regolamento, attraverso una modifica della l. 21/2003 del 7 luglio 2003, ha designato la AESA attribuendole il compito di vigilare sulle compagnie aeree nazionali ai fini della corretta applicazione delle norme a tutela dei passeggeri, e stabilendo le sanzioni da irrogare in caso di violazione, variabili in funzione della gravità. In Italia tale funzione è stata attribuita all'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile).

Stante l'entità della sanzione, dal combinato disposto degli artt. 45-bis e 55 si deve desumere che l'Agenzia spagnola abbia qualificato il comportamento del vettore come una violazione lieve del regolamento perché la compagnia avrebbe adempiuto gli obblighi previsti in caso di negato imbarco solo dopo la richiesta giudiziale fatta dal passeggero.

Sicuramente non si tratta di una sanzione per comportamento discriminatorio e/o maschilista.

La cronaca è ricca di vicende simili, che raccontano di negati imbarchi occorsi a passeggeri, a prescindere dal genere.

Ad esempio, già nel lontano 2007 la compagnia aerea Qantas negò l'imbarco ad un passeggero che indossava una t-shirt con la scritta «*Bush – terrorista numero 1*», in quanto sarebbe stata offensiva per le persone a bordo.

È innegabile, però, che le protagoniste principali siano le donne a causa di indumenti troppo succinti, specie se trasportate da vettori non europei, tanto che la questione costituisce un vero e proprio problema negli Stati Uniti, anche e soprattutto perché molte compagnie non hanno, tra le condizioni generali di trasporto, una specifica clausola che imponga uno specifico *dress code*.

Curiosando tra le restrizioni previste dai vari vettori, si può constatare – giusto per citare le restrizioni più particolari – che è diffuso il divieto di salire a bordo scalzi, o indossando la parte inferiore di un bikini o, in generale, con un abbigliamento indecoroso, osceno o palesemente offensivo per gli altri passeggeri (Hawaiian Airlines, American Airlines che fa riferimento ad un generico abbigliamento «consono»).

Molte compagnie diversificano a seconda della classe di trasporto, richiedendosi maggior rigore in caso di *business class*.

In certi casi le restrizioni sono correlate ai Paesi di partenza e destinazione e, talvolta, hanno connotazioni religiose.

Si deve, tuttavia, evidenziare che l'imposizione di limitazioni concernenti l'abbigliamento di solito si ritrovano nelle condizioni generali di trasporto di vettori extraeuropei.

Le compagnie del vecchio continente, infatti, si limitano a stabilire che al passeggero possa essere negato l'imbarco se «ciò sia necessario o appropriato» in rapporto a comportamento, età, stato fisico o mentale che sia tale da: (i) causare disagio o disturbo o comunque provocare giustificate lamentele da parte di altri passeggeri, ovvero (ii) provocare rischi o pericoli a sé stesso o ad altre persone o cose (v. condizioni ITA, Vueling, Lufthansa ecc.). Il riferimento è, in particolare, ai casi di ubriachezza o disordine mentale che sia fonte di disturbo o pericolo.

La clausola è formulata in un modo da lasciare ampio spazio alla discrezionalità ma, a presidio dei diritti dei passeggeri, c'è il reg. n. 261/2004. In particolare, l'art. 2 lett. j) – che definisce il negato imbarco – lo considera accettabile solo se vi sono «ragionevoli motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati». Per quanto si tratti di un elenco esemplificativo, non sembra che il rifiuto di trasportare sia sorretto da ragionevoli motivi se si fonda sull'abbigliamento, anche perché si legittimerebbe un inaccettabile giudizio discrezionale su quale *outfit* sia ammesso e quale, invece, consenta al vettore di lasciare a terra il passeggero inelegante.

Questo implica che ogni negato imbarco che non sia giustificato da taluno dei motivi indicati è illegittimo, come tale sanzionato sia dal punto di vista della tutela del passeggero, sia sotto il profilo delle sanzioni irrogabili al vettore.

Il cattivo gusto nell'abbigliarsi non può, quindi, trovare alcun castigo giuridico ma solo, eventualmente, qualche sguardo di biasimo sociale, anche se tuonano sempre attuali le parole di Arthur Schopenhauer, (Parerga e paralipomena, 1851) «*Mentre tutti gli animali, presentandosi nella forma, nel rivestimento e nel colore naturali, offrono una vista naturale piacevole ed estetica, l'uomo con il*

suo rivestimento multiforme, spesso assai bizzarro e stravagante, per di più anche spesso misero e straccione, fa tra loro la figura di una caricatura, una figura che non si adatta alla totalità e che non vi appartiene, in quanto non è opera, come tutti gli altri rivestimenti, della natura, bensì di un sarto, e così rappresenta un'impertinente interruzione nell'armonica totalità dell'universo».

VALENTINA CORONA

Il diritto eterno all'indennizzo del regolamento CE 261/04 – Nel panorama degli operatori nel settore del trasporto aereo si sono recentemente inseriti e prosperano organizzazioni che «aiutano» i passeggeri a ricevere gli indennizzi per ritardo o mancato imbarco dovuti dalle compagnie aeree in base al regolamento CE 261 del 2004.

Il sistema adottato è in genere quello di anticipare al passeggero una parte dell'indennizzo cui ha diritto, farsi cedere il relativo credito nei confronti del vettore aereo ed agire poi per il suo recupero contro la compagnia aerea.

Recentemente la cassazione, con sentenza 4427/2024, è intervenuta sull'argomento, con una sentenza che lascia a dir poco perplessi. La questione era relativa alla prescrizione o decadenza dei diritti, fatti valere oltre due anni dopo i voli cui si riferivano. Il giudice di II grado aveva respinto sia le eccezioni di prescrizione *ex art. 418 cod. nav* e 2951 c.c., sia quelle di decadenza biennale *ex art. 35 della Convenzione di Montreal*.

La sentenza, anziché fare chiarezza (nel caso ce ne fosse stato bisogno, visto che si trattava di argomento su cui non sembravano esservi dubbi) ha praticamente gettato nel caos la questione. L'art. 949-ter *cod. nav.* sulla prescrizione, testualmente recita: «*I diritti derivanti dal contratto di trasporto di persone e di bagagli sono assoggettati alle norme sulla decadenza previste dalla normativa internazionale di cui all'articolo 941. Gli stessi diritti non sono assoggettati alle norme che regolano la prescrizione.*». Che esso si applicasse agli indennizzi *ex Reg. CE 261* era difficilmente dubitabile. Se il passeggero non ha un contratto di trasporto, non può certo lamentare un ritardo o un mancato imbarco. Il suo diritto all'indennizzo deriva quindi direttamente dal contratto di trasporto e dall'inadempimento del vettore.

Non però per il tribunale di Busto Arsizio e per la Corte di cassazione. Essa ha ritenuto che – sulla base della sentenza della Corte di giustizia 22 novembre 2012, n. 139/11 che ha affermato che prescrizione e/o decadenza del diritto all'indennizzo *ex reg. 261/04* sono regolati dalla singole leggi nazionali – non potesse applicarsi l'art. 35 della convenzione di Montreal. Ciò nonostante il già visto chiarissimo art. 949-ter *cod. nav.*